



AOPA SWITZERLAND

NO. 271  
décembre 2019

# POSITION REPORT



« Trois jours plus tard, dans le cadre de l'Assemblée mondiale de l'IAOPA, il était prévu de faire un voyage à la station Nokomay. [...] Le lendemain, le C206 était rapidement prêt au départ. La station Nokomay est située au sud de Queenstown, c'est pourquoi nous avons choisi la route sud via le point de report qui sonnait bizarre «Devil Staircase». Le vol vers la station Nokomay s'est déroulé à basse altitude dans les vallées. »

Philippe Hauser, extrait du reportage aéronautique de la Nouvelle-Zélande (à partir de la page 8)

La piste de la station Nokomay dans les vallées étroites au sud de Queenstown (photo: Ph. Hauser).

# KNIEBRETT.CH



## Pilot & Aviation SUPPLIES

### Unsere Highlights

- ★ BOSE Vertretung
- ★ Jeppesen Vertretung
- ★ Aeroshell Vertretung
- ★ Bis 17 Uhr bestellt, morgen geliefert
- ★ Portofreie Lieferung ab 100 CHF
- ★ 98.5% der Artikel ab Lager lieferbar

### BOSE A20 Aviation Headset

Twin Stecker, Bluetooth

- Nummer 1 Headset
- PJ Stecker
- 5 Jahre Garantie
- Inkl. Headset Tasche
- Nur 340 Gramm



**1125 CHF**

### Luftfahrtkarten 2018

ab 31.3.2018

- ICAO Karten CH/EU
- DFS Karten
- Rogers Data
- Aviaportolano
- z.B Stuttgart 2018 VFR:



**13.90 CHF**

### Yaesu & iCOM

Offizieller Händler Schweiz

- **NEU!** Yaesu FTA-250
- 8.33 kHz tauglich
- inkl. Lithium Ionen Akku
- inkl. Headset Adapter
- inkl. 12/220 Volt Ladegerät



**239 CHF**

### AOPA Member Rabatt 2 %

Bei jeder Bestellung einlösbar

- [www.kniebrett.ch](http://www.kniebrett.ch)
- Kundenkonto erstellen
- Warenkorb füllen
- Gutscheincode eingeben:

**EhY6145**

# Contenu

Editorial	5
Nouvelles & Manifestations	6
Reportage: 3 <sup>ème</sup> partie du voyage à l'autre bout du monde avec un Cessna 206	8
Informations de l'AOPA: motion Minder	12
Informations de l'AOPA: perspectives de l'association	14
Portrait: engagement pour une modification du «English only»	16
Carte blanche: Swiss Aviation Examiners (SAE)	18
Vie aéronautique en Suisse: Performance-Based Navigation	19
International News & IAOPA	20
AOPA: activité des membres	22
Petites annonces	24

## Impressum

### Éditrice

AOPA Switzerland  
Albisriederstrasse 252a  
8047 Zurich  
044 450 50 45  
office@aopa.ch  
www.aopa.ch

### Rédaction & Traduction

Agora Schweiz  
Viaduktstrasse 93  
8005 Zurich  
kommunikation@aopa.ch (Rédaction)  
Patrick Deville  
pcmdeville@gmail.com (Traduction)

### Mise en page & Impression

Mattenbach AG  
Technoramastrasse 19  
8404 Winterthur  
052 234 52 52  
office@mattenbach.ch  
www.mattenbach.ch

Tirage 4000

Parution tous les 3 mois

«Position Report» est l'organe de publication officiel pour les membres de l'association AOPA.  
Le prix de l'abonnement est inclus dans les frais d'adhésion.





« Le soi-disant différend linguistique a été un sujet important en 2019, le classement juridique de la confirmation du jugement d'un contrôleur aérien par le Tribunal fédéral [...] ou travaillant actuellement avec le Parlement sur la demande d'une taxe sur les vols privés. »

Daniel Affolter, Président du comité de l'AOPA Switzerland



La demande d'une taxe concerne tous les vols privés.  
Dans l'image: avion, aéroport Berne Belp (photo: Arie Wubben / Unsplash).

## Editorial

### Chers membres de l'AOPA, chers passionnés d'aviation et d'avion, chers intéressés

Une année 2019 riche en événements s'achève pour les pilotes et les propriétaires d'avions en Suisse et donc également pour notre association: le soi-disant différend linguistique a été un sujet important en 2019, le classement juridique de la confirmation du jugement d'un contrôleur aérien par le Tribunal fédéral – et la présentation des solutions possibles pour une «Just culture» vécue! – ou travaillant actuellement avec le Parlement sur la demande d'une taxe sur les vols privés. Dans tous ces domaines, l'AOPA Switzerland défend les intérêts de l'aviation générale au niveau fédéral, cantonal et décideurs en apportant des expertises et en élaborant des solutions possibles. Dans notre perspective à la page 14, nous donnons un aperçu des priorités qui occuperont l'Aviation générale en 2020.

« J'ai particulièrement  
hâte de rencontrer  
beaucoup d'entre vous l'année  
prochaine. »

Notre association permet également aux pilotes d'unir leurs forces, d'échanger des idées et de partager des activités communes. Ce fut également le cas cette année, lors du Flight Safety Seminar en février, de l'Assemblée générale en juin ou lors du Fly-Out en République tchèque fin août. La liste de la page six donne un pre-

mier aperçu des événements à venir et pour ma part, j'ai particulièrement hâte de rencontrer beaucoup d'entre vous l'année prochaine, mise à part lors des activités. ●

**Daniel Affolter**  
Président du comité  
de l'AOPA Switzerland



# Nouvelles & Manifestations

## Dates 2020

Les dates et activités suivantes peuvent être réservées pour l'année à venir:

- 22 février: FSS (Flight Safety Seminar) à Windisch/Brugg
- 1–4 avril: AERO à Friedrichshafen
- 20 juin: Assemblée générale (AG) à l'aéroport de Birrfeld
- 27 juin – 3 juillet: Assemblée mondiale de l'IAOPA à Montréal
- 24–29 août (prov.): Vol vers la Russie (prov.)
- 14 novembre: Flight Safety Seminar en Suisse romande

Les détails et les renseignements concernant les inscriptions seront mis en ligne sur le site Web dès qu'ils seront disponibles: [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch).

Correction: La photo de la page 24 du numéro 270 du Position Report a été fournie par Zlín Aircraft.

## Adresse actuelle de nos bureaux

Le siège de l'AOPA Switzerland se trouve désormais à l'Albisriederstrasse 252a, toujours à Zurich. Les bureaux ont été occupés en octobre et ont pu être mis en service immédiatement. L'adresse Internet et l'adresse e-mail ([office@aopa.ch](mailto:office@aopa.ch)) restent inchangées, toutes les informations sont disponibles à l'adresse suivante [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch).

## Focus International

Les pilotes sont pratiquement toujours affectés par les conditions internationales, les innovations, les réglementations et les développements. Pour sa part, l'AOPA Switzerland fait partie d'un réseau international. C'est pourquoi le Conseil d'administration et le bureau sont heureux de mettre à disposition un espace supplémentaire pour l'actualité internationale dans une rubrique séparée (à partir de la page 20).

En 2020, l'AOPA Switzerland sera présente à l'AERO de Friedrichshafen du 1er au 4 avril (photo: [aero-expo.com](http://aero-expo.com)).





## Besoin d'aide: crowdfunding pour un de nos pilotes

L'AOPA Switzerland et l'AOPA Germany ont démarré une campagne de financement participatif (crowdfunding) en faveur d'un pilote victime d'une mesure arbitraire de la part des autorités douanières. Bien que le pilote ait respecté les procédures en fonction des informations disponibles et valides pour effectuer son vol de Birrfeld LSZF (Suisse) à Würzburg EDFW (Allemagne), l'office des douanes de Schweinfurt l'a accusé d'être entré en Allemagne sans y être autorisé et exige le paiement d'une amende de 25 000 €. Le pilote devrait déposer le bilan pour payer ce montant. L'AOPA Switzerland condamne cette amende et demande de l'aide par le biais d'un financement participatif (crowdfunding). Plus d'informations sur le site de l'AOPA. Tous les dons peuvent être envoyés à l'AOPA EUR: Cooperatieve Rabobank U.A., Croeselaan 18, 3500 HG Utrecht (Pays-Bas), IBAN: NL33 RABO 0184 3987 89 | BIC: RABONL2U, Objet: Crowdfund201908.

## Engagement de l'AOPA Switzerland

L'engagement actuel de l'AOPA Switzerland en faveur des intérêts des pilotes et des pro-

priétaires d'avions en Suisse couvre actuellement trois thèmes tout particulièrement:

- **Engagement concernant la proposition du Conseil des États Thomas Minder:** L'AOPA Switzerland propose une classification technique de la «redevance sur les vols privés» prévue (voir aussi p. 12). Le bureau et le Conseil d'administration sont en contact avec les responsables concernés afin de proposer des solutions alternatives.
- **«Just Culture» acceptable:** L'AOPA Suisse s'engage auprès des autorités compétentes et s'engage en faveur d'une «Just Culture» acceptable par le biais de déclarations. Elle propose des analyses spécialisées et des classifications juridiques.
- **Modification du règlement «English only»:** L'AOPA Switzerland s'engage dans la lutte pour la modification du règlement «English only»: le bureau, le conseil et les membres responsables sont en contact avec les représentants responsables des autorités depuis des années. L'association fait actuellement campagne pour l'adoption de la motion «N'interdisez pas la langue nationale pour les vols à vue non commerciaux». ●

L'assemblée générale (AG) aura lieu le 20 juin 2020 (photo: Ph. Hauser, AG 2019).



## Reportage: 3<sup>ème</sup> partie du voyage à l'autre bout du monde avec un Cessna 206

**Ceci est la troisième partie du reportage des aventures aéronautiques du CEO de l'AOPA lors de l'Assemblée mondiale de l'IAOPA en Nouvelle-Zélande. Dans la première et la seconde partie, Philippe Hauser a parlé de son odyssée pour obtenir l'autorisation officielle de voler et des particularités de son voyage entre Hamilton et l'aéroport Alexandra à l'est de Queenstown.**

Le trafic est très dense à Queenstown. L'approche VFR par l'est, passe dans une vallée plutôt étroite avec de nombreux méandres. Les points de report portent des noms inhabituels comme «Roaring Meg» ou «Bungee Bridge», un ancien pont autoroutier, qui justifie aujourd'hui son existence par les sauts à l'élastique. L'ensemble de la procédure d'approche est décrit en détail dans l'AIP. Mon seul défi était de comprendre le dialecte néo-zélandais. La mauvaise visibilité vers l'avant a également conduit à une série de cascades. On m'a demandé de rouler sur le parking en herbe et de me placer à côté d'un hélicoptère. Ayant remarqué une clôture métallique sur le côté droit, j'ai décidé de mettre un peu de distance par rapport à cette clôture pour obtenir une position de parking idéale. Mais je n'ai pas remarqué l'élévation du terrain côté clôture: En virant à gauche, je me suis retrouvé dans une position inclinée. Avec un avion à ailes basses, l'aile aurait probablement touché le sol (merci le Cessna).

Un membre du conseil d'administration de l'AOPA Switzerland, qui a également participé à l'Assemblée mondiale, m'attendait à l'aéroport. Mon plan pour atterrir à Queenstown le même jour a fonctionné. Pour profiter au maximum de cette journée supplémentaire, j'ai planifié pour le lendemain un voyage en C206 tout au sud avec mon collègue du conseil. Deux

autres collègues de l'AOPA Autriche et Islande ont pris place dans la rangée médiane. Malgré le vol de 33 minutes d'Alexandra à Queenstown, l'avion était encore rempli à ras bord d'avgas. Nous avons choisi Mandeville comme destination. Selon les initiés, il devrait y avoir un spécialiste pour tous les types de «Moth», tout d'abord le Tiger Moth mondialement connu. L'atelier qui s'y trouve est célèbre pour les restaurations de ce type d'avion. En fait, nous y avons admiré un Fox Moth, très étrange dans la mesure où le cockpit est séparé de la cabine passagers.

### Paysage de montagne unique dans le sud-ouest du pays

Le vol nous a emmenés pour la première fois vers l'ouest le long du lac Wakatipu, puis vers les montagnes au sud-ouest. Le paysage y est d'une beauté unique et intacte. Les rivières trouvent leur propre chemin à travers la nature, ce qui ne dérange personne, même pas les nombreux moutons. La carte annonçait une piste en dur que nous ne pouvions pas voir. Le GPS nous a alors indiqué que nous nous trouvions pratiquement au-dessus de Mandeville. C'était exact, mais il n'y avait qu'une seule piste en herbe à voir. D'en haut, nous pouvions voir les bâtiments de l'aérodrome à l'extrémité ouest de la piste, c'est pourquoi je me suis préparé à atterrir sur la piste 27. Le vol de retour à Queenstown était plus ou moins un vol di-



rect. J'ai décidé de refaire l'approche par l'est, car le vol via Roaring Meg et Bungee Bridge était très attractif. Un voyage formidable avec des passagers satisfaits s'est terminé en beauté.

« Apparemment, il y a eu plus de records de vol à voile qu'à Bitterwasser en Namibie. »

Trois jours plus tard, dans le cadre de l'Assemblée mondiale de l'IAOPA, il était prévu de faire un voyage à la station Nokomay, un petit aérodrome privé. Il était prévu que les participants à l'Assemblée mondiale se rendent en autocar à la sta-

tion de Nokomay, d'où ils pourraient profiter de vols touristiques avec des membres de l'AOPA Nouvelle-Zélande. En tant que seul participant arrivé à la conférence dans un petit avion, j'ai demandé aux organisateurs l'autorisation de me rendre par mes propres moyens à la station Nokomay. Cela m'a été refusé pour des raisons de sécurité. La veille au soir, nous nous sommes arrêtés pour un dernier verre dans le bar de l'hôtel, quand soudain un barbu s'est approché de moi et m'a demandé: «Êtes-vous ce Swiss Pilot avec un Cessna 206?» J'ai dit oui et il s'est avéré qu'il dirige une école de pilotage dans la région de Queenstown en tant qu'instructeur de vol à voile. Apparemment, il y a eu plus de records de vol à voile qu'à Bitterwasser en Namibie. Il serait prêt à voler avec moi comme «Safety Pilot» sur le C206 jusqu'à la station Nokomay. D'autres participants se

L'immensité de l'île du Sud (photo: Ph. Hauser).





Le temps s'était montré sous son meilleur jour, de telle sorte que le Mont Cook est apparu comme une montagne suisse avec ses glaciers (photo: Ph. Hauser).

sont joints à nous, de sorte que nous voulions partir avec quatre personnes à bord. Le lendemain, le C206 était rapidement prêt au départ. La station Nokomay est située au sud de Queenstown, c'est pourquoi nous avons choisi la route sud via le point de report qui sonnait bizarre «Devil Staircase». Le vol vers la station Nokomay s'est déroulé à basse altitude dans les vallées.

### Petit vol sur l'île du Sud

Entre-temps, le but réel de ma visite en Nouvelle-Zélande a pris fin: L'Assemblée mondiale de l'IAOPA. Il y avait encore un voyage avec tous les délégués à Wanaka pour le rendez-vous international des Warbirds. Entre-temps, il y avait encore un jour de libre, que j'ai utilisé avec trois passagers pour faire un petit vol sur l'île du Sud. Nous avons décidé de voler tout

d'abord jusqu'à l'aérodrome de vol à voile de mon «Safety Pilot» de Nokomay. Il était très content de notre visite et nous a réservé un accueil chaleureux. L'aérodrome est situé au nord-est de Queenstown dans un 'no man's land', pour ainsi dire. Une piste en herbe de près de 1,4 km de long, dont les dimensions étaient très difficiles à se représenter du haut des airs, était totalement dégagée dans une zone totalement inhabitée. S'il n'y avait pas eu quelques avions sur le parking, nous n'aurions presque pas trouvé l'aérodrome.

Puis nous avons continué vers le Mont Cook, la plus haute montagne de Nouvelle-Zélande. Le temps s'était montré sous son meilleur jour, de telle sorte que le Mont Cook est apparu comme une montagne suisse avec ses glaciers. Cette montagne est une grande attraction en Nouvelle-Zélande survolée principalement par des

« Comme le vent au sol a soudainement soufflé du côté défavorable, il ne me restait plus qu'à exécuter une remise des gaz. »

compagnies d'hélicoptères avec des touristes. L'un des points de départ de ces opérations d'hélicoptères est l'aérodrome de Glentannor, où nous voulions faire notre prochain arrêt. Comme le vent au sol a soudainement soufflé du côté défavorable, il ne me restait plus qu'à exécuter une remise des gaz. Un virage en épingle à cheveux et nous étions en approche finale pour la piste 09.

Il était maintenant temps de s'occuper du vol retour. Une escale de ravitaillement à Alexandra était à nouveau prévue, afin de pouvoir effectuer dans deux jours le vol retour vers l'île du Nord avec les réservoirs pleins à Queenstown. Lors du vol de Glentannor à Alexandra, le vent s'est soudainement levé et a créé quelques turbulences sur notre route. Un changement d'altitude n'a eu aucune influence sur les conditions parfois tourmentées. L'atterrissage à Alexandra et le vol obligatoire vers l'est à destination de Queenstown se sont déroulés comme d'habitude, sauf que cette fois nous avons dû effectuer un 360 en finale pour donner la priorité à un avion de ligne. ●

*La quatrième et dernière partie du reportage de Philippe Hauser sera publiée dans la prochaine édition du Position Report.*



**Full service  
of avionics  
and instruments.**

#### **Avionitec AG**

General Aviation Center

8058 Zurich-Airport

+41 43 816 44 39

info@avionitec.ch

2540 Grenchen-Airport

+41 32 652 41 61

**AVIONITEC**

Powered by **GARMIN**.

## Informations de l'AOPA: Proposition illégale de Minder

**Lors de la session d'automne, le Conseil des États a adopté à la surprise générale la proposition de Thomas Minder d'appliquer une taxe de 500 francs par vol privé au départ de la Suisse. Le Conseil fédéral et la Commission de l'environnement ont rejeté cette proposition. Dans l'article suivant, l'AOPA Suisse classe la proposition en termes techniques et juridiques.**

*Daniel Affolter, Président de l'AOPA Switzerland*

Commençons par les faits: en 2018, le carburant pour avions représentait 0,3% du carburant aviation suisse. Si l'on suppose que le trafic aérien représente 10% des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse, la part de l'aviation générale est de 0,03%. Si l'on suppose en outre que la redevance prévue pour l'aviation privée entraînerait une réduction de 20%, on parle dans le meilleur des cas d'une économie possible de max. 0,006% (6 dix millièmes) de la production suisse de CO<sub>2</sub>. Ce n'est même pas mesurable et c'est moins que le carburant vendu dans une aire de station service autoroutière pendant un week-end. Ici, la proportionnalité est piétinée et un effet sur l'environnement n'est pas perceptible même dans les rêves les plus fous. L'origine populiste de la proposition se démasque d'elle-même.

Le Conseil des États Cramer (Verts, Genève) a lors de la discussion, immédiatement posé la bonne question au Conseil des États lors de la discussion sur la motion Minder, c'est-à-dire de quoi est-il question: d'être opposé à la présence d'avions dans le ciel ou d'une loi sur le CO<sub>2</sub>? Donc, s'il s'agit de la consommation des aéronefs, il n'y a aucune raison

de traiter cette consommation différemment que, par exemple, celle d'une voiture particulière. Ainsi, si chacun de nous, devait payer CHF 500.- pour chaque trajet en voiture durant la matinée entière, lui aussi (c'est-à-dire le Conseil des États Minder) trouverait probablement cela «disproportionné». Il va sans dire que ni le Conseil des États Minder ni la conseillère fédérale Sommaruga ne connaissent la réponse à cette question ou n'y ont répondu.

« Ici, la proportionnalité est piétinée et un effet sur l'environnement n'est pas perceptible même dans les rêves les plus fous. »

Le fait que le Conseil des États Minder n'ait aucune idée de l'aviation générale est démontré, entre autres, pour la raison suivante: «Chaque jet privé devra s'acquitter d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> de CHF 500 au départ des aéroports suisses. Le poids

Le mémorandum conjoint des entrepreneurs et des associations de l'aviation générale sur la redevance des vols privés est en ligne sur le site Web: [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch).





La question a été débattue au Parlement: s'agit-il de la présence d'avions dans le ciel ou d'une loi sur le CO<sub>2</sub>?

de l'avion, le nombre de passagers, la destination, la distance parcourue, la durée du vol, ne jouent aucun rôle.» Le Conseil des États Minder ne sait pas ce qu'est un jet privé. Il ne sait pas non plus ce que «aérodrome» signifie dans la loi (subdivision en aérodromes nationaux, aérodromes régionaux, héliports et aérodromes). Le mot «Aéroport» n'existe pas légalement et donc il n'y a pas de vols correspondants. La motion Minder ne servirait à rien.

En outre – et cela n'a pas été pris en compte – il est inconstitutionnel et juridiquement irrecevable dans le cas d'une taxe incitative, de traiter de la même manière tous les acteurs concernés – comme dans le cas présent, l'avion à réaction privé (selon lui, cela peut varier du petit Piper L4 à grand PC12). Cela a été reconnu par les compagnies aériennes et

pris en considération avec la différenciation de la taxe (Economy, Business, First Class).

Voici une proposition de bonté: la centrale au lignite (charbon) de Niederaussem en Rhénanie-du-Nord-Westphalie produit, à elle seule autant de CO<sub>2</sub> par an que la moitié (50%) de la Suisse. Au lieu de s'ébattre dans les dix millièmes d'une zone d'économie, la Suisse pourrait regrouper les subventions prévues à gauche et à droite et acheter et fermer cette centrale au lignite en guise d'alternative. Toutes ses inquiétudes concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble de la Suisse au cours des prochaines années seraient ainsi éliminées d'un seul coup et une fois de plus la Suisse passerait pour une nation modèle. ●

## Informations de l'AOPA: points forts 2020

**Quels sont les principaux sujets qui occuperont l'aviation générale au cours de l'année prochaine? L'article suivant aide les pilotes à se faire une vue d'ensemble de la situation.**

*Daniel Affolter, Président de l'AOPA Switzerland*

L'année prochaine sera une année à défi pour nous tous et tout particulièrement pour l'AOPA Switzerland, pour diverses raisons. Qu'est-ce qui nous attend? La première priorité doit être certainement de s'assurer que la motion Minder (le Conseil des États Minder souhaite que chaque vol, indépendamment du poids de l'avion, du nombre de passagers, de la destination, de la distance parcourue et de la durée du vol, soit soumis à une taxe incitative de CHF 500.-) disparaisse de la procédure de révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Nous concentrons tous nos efforts avec les autres associations sur cette tâche. Soutenez-nous en orientant vos représentants au Conseil national et au Conseil des États en conséquence.

### Nouvelles réglementations européennes

On peut s'attendre à ce que l'Europe adopte de nouvelles réglementations qui toucheront également la Suisse. Ceci s'applique en particulier à celles de la «Part M Light». Cela comprend non seulement des réglementations relatives à l'entretien des aéronefs, mais aussi celles relatives à la licence, à son acquisition et à son renouvellement.

« Ici aussi, il est important d'informer les autorités politiques sur le problème. »

L'AOPA Switzerland organise également un Fly-Out en 2020 (photo: Fly-Out 2019, Ph. Hauser).





Le différend sur le «English only» en Suisse est sur toutes les lèvres, voir le rapport sur les pages suivantes (photo: Miguel Ángel Sanz/ Unsplash).

Le différend sur le «English only» est sur toutes les lèvres et vous trouverez les rapports correspondants dans ce Position Report. Ici aussi, il est important d'informer les autorités politiques sur le problème, ce que nous avons abordé et ce que nous continuerons à faire.

### **Plate-forme commune Gasco**

L'excellente coopération avec les autres associations suisses, qui se traduit par la consolidation de la plate-forme commune GASCO (General Aviation Steering Committee), doit encore être renforcée.

Nous participerons également à l'Assemblée mondiale de l'IAOPA à Montréal au Canada en 2020 en tant que membre de l'IAOPA. Cet échange international avec les membres et les représentants des autorités (tels que l'OACI, l'AESA, la FAA) est toujours très fructueux et apporte de nombreuses nouvelles idées. Les activités bien connues, comme le Flight Safety Seminar en février 2020 (en allemand) et en novembre 2020 (en français), le populaire Fly-Out (destination en cours), l'Assemblée générale du 20 juin 2020, les consultations des membres et bien plus encore font également partie de nos tâches de l'année prochaine. ●

## Portrait: Engagement des membres, du bureau et du conseil d'administration de l'AOPA Switzerland

L'un des éléments essentiels de l'AOPA est son engagement envers les intérêts de ses membres et les préoccupations de l'aviation générale. Actuellement, l'association est fortement impliquée sur différents fronts, notamment en ce qui concerne la nouvelle réglementation «English only». Dans la session d'hiver en cours, elle se bat pour la motion «N'interdisez pas la langue nationale pour le vol à vue non commercial».

Depuis plusieurs années, l'AOPA Switzerland est en contact avec les différents responsables, pour refuser que seule la langue anglaise doit être utilisée dans les aéroports suisses contrôlés respectivement depuis le 20 juin que désormais, seule la langue anglaise ne pourra être utilisée. L'AOPA Switzerland ne comprend pas cette réglementation et considère l'introduction de l'ATC en anglais uniquement comme un échec. Dès le printemps, l'association exigeait que la Confédération suisse propose rapidement une solution viable qui corrigerait cette mauvaise décision ou du moins la suspendrait jusqu'à la prochaine révision de la loi.

« Une lettre d'information au conseil des États a été rédigée. »

Lors de la session d'hiver en cours, l'AOPA Switzerland plaide pour que la motion «N'interdisez pas l'utilisation de la langue nationale pour les vols à vue non commerciaux» soit traitée par le parlement cantonal avec une lettre d'information indiquant que les langues nationales peuvent être à nouveau utilisées. C'est ce que l'association a rédigé au cours des derniers mois. La motion a été acceptée par le Conseil national avec 138 oui contre 13 non et 23 abstentions.

L'anglais est également la langue officielle pour les pilotes de petits aéronefs dans l'espace aérien contrôlé (photo: ©FFA).





« La France et l'Italie ne  
permettraient jamais que  
leurs langues nationales soient  
remplacées par l'anglais. »

Dans sa lettre au Conseil des États, l'Association précise: «Le Conseil fédéral indique dans sa justification qu'aucune objection substantielle n'a été reçue pendant le processus de consultation. C'est manifestement faux. Par exemple, le CVP et l'UDC, mais aussi toutes les grandes as-

sociations de l'aviation générale (comme l'AeCS, l'AOPA, etc.) se sont prononcées contre le règlement proposé «English only». De plus: «Si 'English only' était effectivement favorable à la sécurité, la question se pose de savoir pourquoi le français est autorisé à l'aéroport de Genève et l'italien aux aéroports de Lugano et Locarno. La France et l'Italie ne permettraient jamais que leurs langues nationales soient remplacées par l'anglais. Cela n'a pas d'impact négatif sur le trafic aérien.» ●

La lettre d'information dans sa totalité se trouve sur le site Internet: [www.aopa.ch](http://www.aopa.ch). Le résultat du vote au Conseil des États ne tombant qu'après la date limite d'impression, sera également publié sur le site web.

Luftfahrzeuge sind bei  
uns **sicher** versichert.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



**glausen + partner**  
Luftfahrt

Glausen + Partner AG · Kasernenstrasse 17A · Postfach · CH-3602 Thun

Tel. +41 33 225 40 25 · [www.glausen.ch](http://www.glausen.ch) · [info@glausen.ch](mailto:info@glausen.ch)

## Carte blanche

**L'association des «Swiss Aviation Examiners» (SAE) existe déjà depuis neuf mois. Dans ce numéro, l'association publie un premier bilan.**

Il est encore trop tôt pour porter un toast à l'occasion du premier anniversaire de la SAE avec ses quelques 30 membres, car la SAE n'a été fondée que le 1er mars à Birrfeld. Entre-temps, les choses ont bougé. Cependant, parler d'avenir exige des actions supplémentaires.

### **Système de facturation pour les examinateurs de vol**

La raison réelle de la création de l'association réside dans l'indépendance des

Philippe Hauser, représentant de la SAE et Directeur de l'AOPA Switzerland.



examinateurs de vol, comme l'exige l'OFAC, selon l'EASA. La partie délicate est la facturation des prestations au candidat, y compris l'encaissement, ainsi que le règlement ultérieur des cotisations de sécurité sociale. Après un début quelque peu chaotique, ce système de facturation proposé par la SAE en collaboration avec une société fiduciaire a fait ses preuves.

Les tarifs d'examen proposés par l'OFAC ne couvraient pas les frais des examinateurs de vol pour les remises à niveau, les vols d'examen et les cotisations de sécurité sociale. La SAE a donc proposé une liste tarifaire à tous les examinateurs de vol, mais son utilisation est entièrement volontaire. La plupart des examinateurs de vol utilisent cette liste.

### **L'extension au pilote remorqueur est au cœur du problème**

Un regard vers l'avenir montre que nous avons encore beaucoup de tâches à maîtriser. Deux d'entre elles méritent d'être mentionnées ici. Les règles relatives à la signature des protocoles d'examen sont loin d'être claires. C'est pourquoi nous voulons travailler avec l'OFAC pour trouver une solution qui convienne à tous. La question de l'extension au pilote remorqueur est au cœur du problème et doit être abordée. Une formation en toute sécurité est plus importante que la paperasse. Nous continuons à travailler en étroite collaboration avec l'OFAC et sommes convaincus qu'avec la SAE, nous pouvons soutenir les examinateurs de vol. ●

## Navigation basée sur la Performance (PBN) pour IFR

**Les vols à destination et en provenance d'aéroports, selon les règles de vol aux instruments sont de plus en plus sollicités. La capacité de satisfaire ces demandes atteint ses limites dans les aéroports. Elle a besoin de STAR et de SID plus flexibles ainsi que d'un réseau en-route performant et précis.**

A l'avenir, tout cela ne sera possible qu'avec des systèmes de navigation par satellite. Un certain nombre de procédures d'approche et de départ fondées sur les PBN sont déjà en place pour remplacer les ILS désuets. En Suisse, les jours semblent être comptés pour les ILS de Berne, d'Altenrhein et des Eplatures.

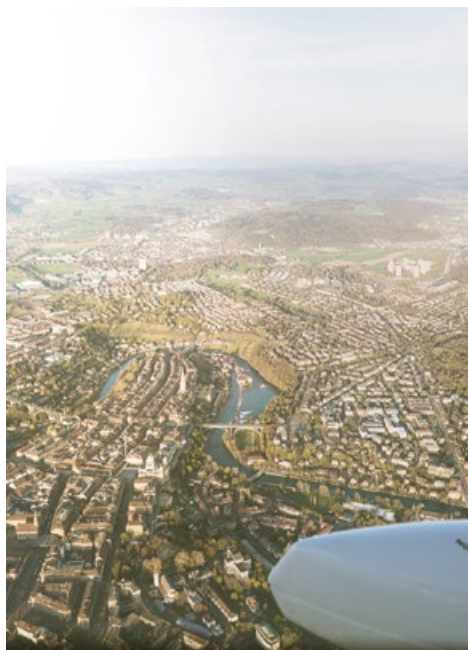
« L'AESA exerce à nouveau une pression sur cette mise en œuvre. »

L'AESA exerce à nouveau une pression sur cette mise en œuvre avec le règlement d'application de l'UE 2018/1048 qui a déjà été adopté par la Suisse. Les exigences seront mises en œuvre par étapes. D'ici 2020, les approches PBN avec guidage vertical seront généralement introduites sur les pistes sans ILS ainsi que pour les vols PBN en-route au-dessus du FL150. Pas à pas, seuls les SIDs et les STARs d'une précision de +/- 1 NM seront autorisés d'ici 2030.

Les vols PBN en-route doivent alors également être introduits sous le FL150. La navigation ILS conventionnelle ne pourra plus être publiée, mais sera toujours disponible en cas d'urgence. Les procédures PBN nécessitent une formation spécifique et des examens correspondants. ●

*Philippe Hauser, AOPA Switzerland*

«Toujours plus d'aéronefs veulent utiliser les procédures des règles de 'vol aux instruments' à destination et au départ des aéroports (photo: Nicolas Jossi / Unsplash).»





Pilots are almost always affected by international regulations and developments. We are happy to refer our readers to newly published articles from the IAOPA and other AOPA organisations in their respective countries as well as to international news.

## Changes to Flight Crew Licensing Legislation

On November 11, Amendment (EU) 2019/1747 to Commission Regulation (EU) 1178/2011, came into force. The Official Journal of the European Union and the legislation concerned are available to view [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/F/?uri=CELEX:32019R1747&qid=1571739274350&from=EN&mc\\_cid=4e8d4ebbf5&mc\\_eid=c72b9adbb](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/F/?uri=CELEX:32019R1747&qid=1571739274350&from=EN&mc_cid=4e8d4ebbf5&mc_eid=c72b9adbb).

## Epic E100 Turboprop certified

After seven years of effort, Epic Aircraft has obtained an FAA type certificate for its speedy single-engine E1000 turboprop. The E1000 is an FAA-certified version of the Epic LT, a six-seat, 325-knot, PT6A-67-powered, 1,200-shaft-horsepower kit airplane the company has been selling to individual builders since 2005. The entire article by Dave Hirschman / [aopa.org](http://aopa.org) as well as additional information can be

The Epic Aircraft E1000 received FAA type certification November 6 (photo courtesy AOPA, Chris Rose).





found here: [www.aopa.org/news-and-media/all-news/2019/november/07/epic-e1000-turboprop-certified#](http://www.aopa.org/news-and-media/all-news/2019/november/07/epic-e1000-turboprop-certified#)

## Global General Aviation Market Growth 2019–2025

The General Aviation market delivers a wide array of primary and secondary data with respect to regional and global market. The Global General Aviation Market report explores essential factors such as industry situations, market demands, market players adopted business strategies and their growth scenario. In the report, in-depth analysis of numerous components has been studied including supply and demand Figures, cost, price, revenue, gross margins, current geographical zones, technology, demand-supply and consumption. The opportunity to order a sample report as well as additional information by Kyongpitzer can be viewed here: <http://globalindustrywire.com/2827/global-general-aviation-market-growth-2019-2025-atr-aircraft-textron-airbus-boeing-embraer-bombardier-pilatus-aircraft-one-aviation/>

« The General Aviation market delivers a wide array of primary and secondary data with respect to regional and global market. »

## First Autoland system for general aviation aircraft

This fall, Garmin International, Inc. announced its first Autoland system. In the event of an emergency, Autoland will con-



ADS-B is changing the use of authorized call signs, like Compassion (CMF) for medical and other humanitarian missions. New call signs will be assigned to approved pilots, and will no longer be affiliated with an aircraft (photo courtesy AOPA, Mike Collins).

trol and land the aircraft without human intervention. The Autoland system determines the most optimal airport and runway, taking into account factors such as weather, terrain, obstacles and aircraft performance statistics. It will soon be available on select general aviation aircraft. More information here: [www.aopa.co.uk/news-media/selected-news/item/494-garmin-revolutionizes-the-aviation-industry-with-the-first-autoland-system-for-general-aviation-aircraft.html](http://www.aopa.co.uk/news-media/selected-news/item/494-garmin-revolutionizes-the-aviation-industry-with-the-first-autoland-system-for-general-aviation-aircraft.html)

## New Program extends ADS-B Privacy to 1090ES

The FAA has announced a process that will allow operators of aircraft equipped with ADS-B Out using 1090 MHz Extended Squitter (Mode S transponder) technology to obtain real-time opt-out of ADS-B flight tracking. ADS-B is driving ATC system changes that will affect all volunteer pilots using FAA authorized call signs. The entire article by Mike Collins / [aopa.org](http://aopa.org) as well as additional information can be found here: [www.aopa.org/news-and-media/all-news/2019/november/07/new-program-extends-ads-b-privacy-to-1090es](http://www.aopa.org/news-and-media/all-news/2019/november/07/new-program-extends-ads-b-privacy-to-1090es). ●

## L'AOPA – devenir membre



Les membres, par leurs contributions, rendent possible l'existence de l'AOPA Switzerland – tout en bénéficiant de ses avantages.

L'AOPA Switzerland est le plus grand représentant de l'aviation générale en Suisse. C'est la voix des pilotes d'affaires, professionnels, de recherche, d'essai et privés, des pilotes de sauvetage et des élèves pilotes. Les membres bénéficient d'une couverture d'assurance, d'activités, de réductions, de matériel d'information et de représentation auprès des partenaires de la Confédération et des cantons.

« Prenez part au  
Position Report. »

### Votre voix dans le Position Report

Vous avez des photos intéressantes de vos excursions ou des sujets qui, selon vous, ont leur place dans le magazine qui touche de près ou de loin à l'aviation en Suisse? Prenez part au Position Report et

contactez-nous. L'AOPA Switzerland vous invite à faire part de vos suggestions à l'adresse suivante: [kommunikation@aopa.ch](mailto:kommunikation@aopa.ch).

### Chercher les informations actuelles

Les médias sociaux vous fournissent des informations actualisées sur les activités de l'AOPA Switzerland. Vous trouverez la page Facebook sur: [www.facebook.com/aopaswitzerland](http://www.facebook.com/aopaswitzerland).

### Passer une petite annonce

Vous souhaitez présenter votre entreprise et ses produits aux pilotes et propriétaires d'avions suisses ainsi qu'aux tiers intéressés? Passer une petite annonce dans le magazine de l'AOPA Switzerland. Il paraît tous les trimestres et est tiré à 4000 exemplaires. Pour toute demande de renseignements, veuillez-nous contacter à l'adresse suivante [office@aopa.ch](mailto:office@aopa.ch). ●



Vous avez des photos intéressantes ou des sujets qui ont leur place dans le magazine qui touche à l'aviation en Suisse? Prenez part au Position Report et contactez-nous (photo: Kartik Chaturvedi / Unsplash).